

Janvier 2015

Trajet Marcel-Laurin–Côte-Vertu
Rapport d'audit de potentiel
piétonnier actif et sécuritaire
(PPAS)



Pour nous contacter :
info@moba-cgd.com
514-855-5757
710, rue Saint-
Germain
Montréal (Québec)
H4L 3R5

Table des matières

Mise en contexte et méthodologie.....	2
Introduction	3
Analyse.....	4
Un secteur marqué par la mixité des usages et des usagers de la voie publique	4
Une multitude d’usages qui multiplie les entrées charretières.....	5
Des trottoirs omniprésents, mais déficients sur certains plans.....	5
Une attention particulière à porter aux abords du métro et du train.....	6
Des passages piétons manquants	9
Recommandations	10
Annexes.....	12
Annexe 1 : Bateaux pavés problématiques.....	12
Annexe 2 : Trottoirs qualifiés de faible ou moyen état	13

Mise en contexte et méthodologie

Dans le cadre du financement 2015-2016 obtenu de la Table intersectorielle régionale sur les saines habitudes de vie de Montréal physiquement active, MOBA et cinq autres partenaires avaient le mandat d'effectuer des audits de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS) à plusieurs endroits sur le territoire montréalais. L'outil PPAS, développé par une équipe de chercheuses de la Direction de santé publique de Montréal, permet l'identification et l'analyse des caractéristiques favorables ou non à la marche pour un quartier, un parcours ou un segment de rue préalablement identifié. À l'aide d'une grille objective d'indicateurs prédéfinis et validés scientifiquement, des données qualitatives et quantitatives d'un tronçon de rue et d'une intersection sont recueillies. Les indicateurs sont évalués de manière systématique et objective, ce qui permet de moduler et de comparer les portraits en fonction des besoins et du type de diagnostic souhaité. Les données sur le potentiel piétonnier ne sont pas toujours existantes, détaillées ou en libre accès. L'audit PPAS devient donc un outil intéressant pour combler le déficit d'informations sur l'environnement bâti local favorable à la mobilité active.

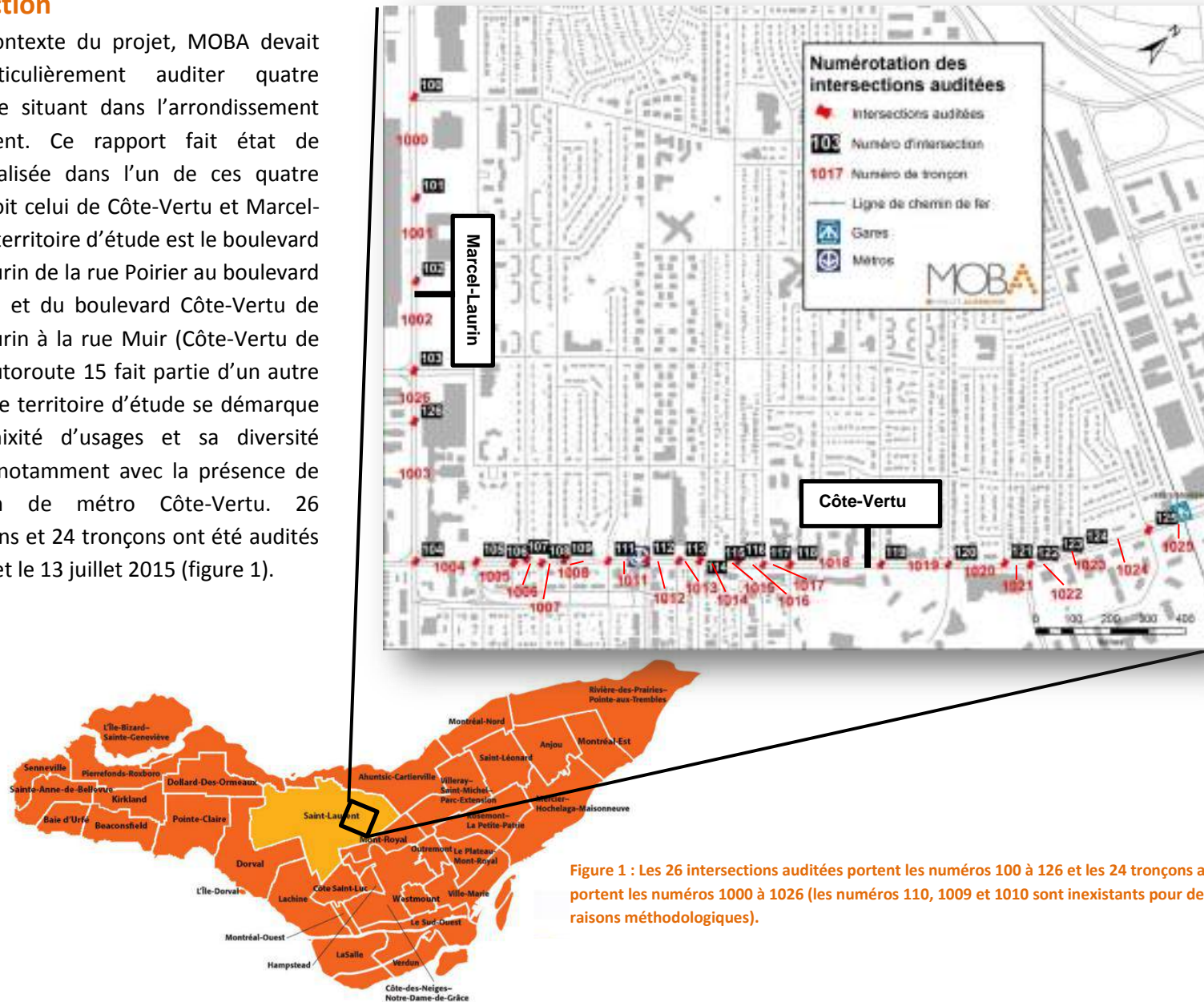
La grille d'observation du PPAS est composée de 80 indicateurs prédéfinis et validés qui permettent la cueillette de données sur :

- les caractéristiques des voies de circulation et des traverses aux intersections;
- les fonctions urbaines et les bâtiments;
- les caractéristiques des voies de déplacement piétonnier;
- les voies cyclables et l'accès physique au transport en commun;
- l'ambiance urbaine, le paysage et l'aménagement pour la sécurité urbaine.

Les données provenant de ce rapport proviennent donc de l'utilisation de cet outil et dans certains cas précis qui seront mentionnés, de l'observation directe des auditeurs. Un problème survenu avec l'appareil-photo fait en sorte que plusieurs photos ont été perdues et remplacées par des photos de Google Street.

Introduction

Dans le contexte du projet, MOBA devait plus particulièrement auditer quatre secteurs se situant dans l'arrondissement Saint-Laurent. Ce rapport fait état de l'étude réalisée dans l'un de ces quatre secteurs soit celui de Côte-Vertu et Marcel-Laurin. Le territoire d'étude est le boulevard Marcel-Laurin de la rue Poirier au boulevard Côte-Vertu et du boulevard Côte-Vertu de Marcel-Laurin à la rue Muir (Côte-Vertu de Muir à l'autoroute 15 fait partie d'un autre rapport). Le territoire d'étude se démarque par sa mixité d'usages et sa diversité d'utilisateurs notamment avec la présence de la station de métro Côte-Vertu. 26 intersections et 24 tronçons ont été audités entre le 6 et le 13 juillet 2015 (figure 1).



Analyse

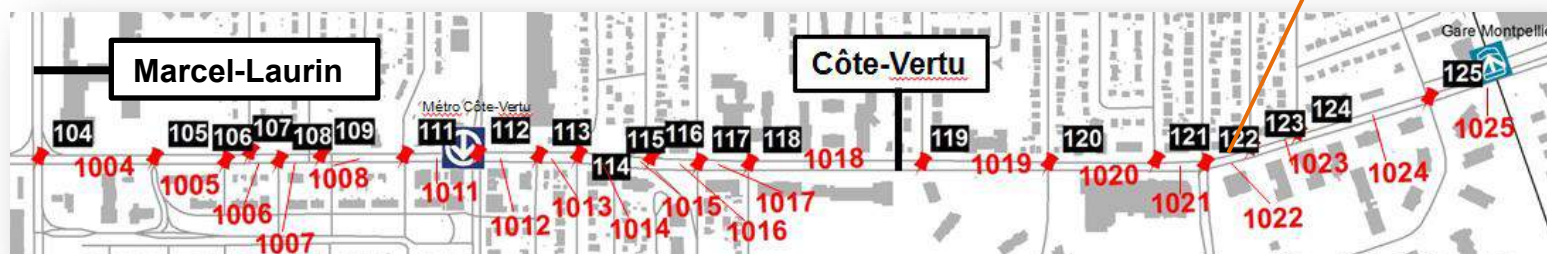
Un secteur marqué par la mixité des usages et des usagers de la voie publique

Le secteur audité est marqué par une mixité de ses usages. En effet, 92 % des tronçons contiennent plus d'un usage. Sur 67 % des tronçons, on retrouve un usage résidentiel, sur 54 % un usage commercial, sur 27 % un usage institutionnel, et sur 33 % un usage industriel (figure 2). Pour presque la moitié des tronçons, l'entretien des immeubles était considéré comme moyen ce qui signifie qu'on y retrouvait quelques déchets, graffitis ou installations brisées. Pratiquement aucun tronçon n'arborait des éléments architecturaux agréables, et seulement le quart des tronçons avait des éléments agréables au niveau du paysage naturel et des espaces publics.

Avec cette mixité des usages vient nécessairement une multitude d'usagers de la route qui se déplacent vers les différents lieux d'activités. Le métro Côte-Vertu génère beaucoup de transits d'autobus sur le boulevard Côte-Vertu de même que de nombreux piétons. Une voie réservée aux bus et taxis figure sur 26 % des tronçons, mais on ne trouve aucun feu priorité pour autobus (feu chandelle). Ainsi, 79 % des tronçons possèdent des arrêts d'autobus, dont 81 % (13 tronçons) avec des abribus, 50 % (8 tronçons) avec des bancs à l'arrêt et 33 % (5 tronçons) avec des informations sur les horaires. On n'y trouve aucune voie cyclable ni de stations de vélos en libre-service. Pourtant le métro pourrait être un important générateur de transfert modal et de déplacements à vélo.



Figure 2 : Les secteurs audités sont marqués par une diversité des usages comme on le voit ici sur le boulevard Côte-Vertu où se côtoient milieu résidentiel dense et commerces.



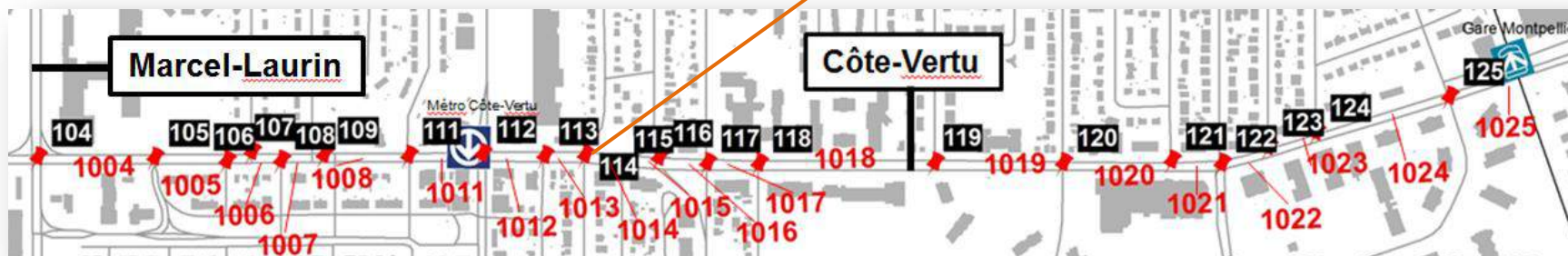
Une multitude d'usages qui multiplie les entrées charretières

Cette multitude d'usages fait en sorte qu'on retrouve plusieurs entrées charretières sur les tronçons audités. En effet, 58 % des tronçons possèdent des entrées charretières parmi lesquelles 57 % sont à fort débit (figure 3). À proximité des intersections, c'est dans 79 % des cas que l'on retrouvait des entrées charretières. Ces entrées peuvent être problématiques pour la cohabitation entre les piétons qui circulent sur les trottoirs et les automobiles qui entrent et qui sortent de ces entrées. Elles peuvent aussi être des obstacles supplémentaires pour les piétons durant l'hiver étant donné les pentes qu'elles génèrent. Pour 62 % des traverses, il n'y avait aucune signalisation interdisant le stationnement à moins de cinq mètres.

Des trottoirs omniprésents, mais défectueux sur certains plans

Tous les tronçons audités sans exception possèdent des trottoirs et dans 96 % des cas, on en trouve de chaque côté. Ceux-ci ont été qualifiés de largeurs suffisantes dans 67 % des cas (de 1,7 à 2,5 m), ce qui permet à deux personnes de marcher côte à côte. À certains endroits par contre, comme à proximité du métro, l'on pourrait profiter d'un réaménagement pour élargir les trottoirs et favoriser le lien vers la rue Décarie, déjà favorable aux piétons. Aucun obstacle n'obstruait la voie piétonne et son état était considéré comme bon dans 67 % des tronçons (peu de bosses ou de fissures). Pour 25 % des cas, les tronçons étaient considérés en moyen état et dans 8 % des cas, en faible état, donc contenaient plusieurs bosses ou fissures. Sur 50 % des tronçons figuraient du mobilier urbain. Parmi ceux-ci, le quart (3 tronçons) contenait des bancs, les trois quarts (9

Figure 3 : On retrouve, sur plus de la moitié des tronçons, des entrées charretières comme celle-ci à l'intersection de Saint-Germain et de Côte-Vertu. Les entrées charretières peuvent être problématiques pour la cohabitation piétons/automobilistes de même que présenter un danger pour les piétons vulnérables durant l'hiver. (Source de l'image : GoogleStreet)



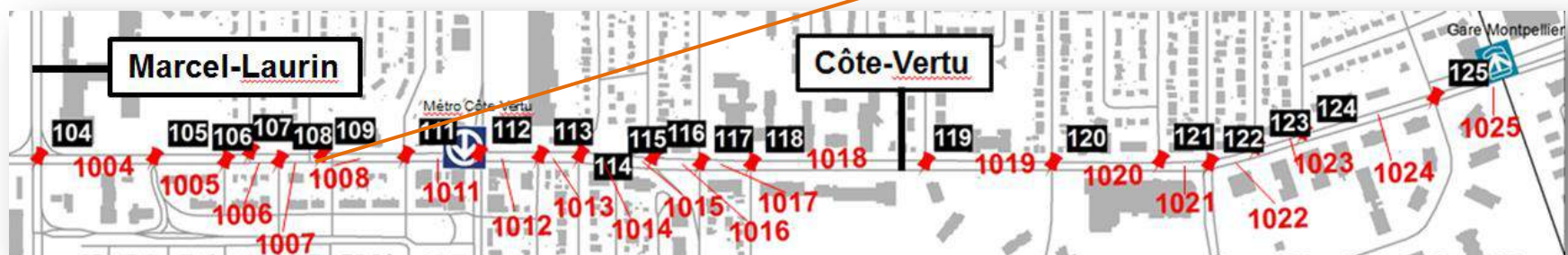
tronçons), des poubelles, plus de la moitié (7 tronçons) des parcomètres avec des supports à vélo, mais aucun support à vélo.

Les trottoirs audités se démarquaient par une connectivité et une continuité quasi parfaite. Aucun des tronçons ne comprenait d'espace tampon ou de mesures d'apaisement de la circulation permettant de protéger le piéton et de lui assurer un confort lors de sa marche. Pour ce qui est de l'éclairage, de grands lampadaires routiers éclairant la chaussée sont présents dans la totalité. Seulement 13 % des tronçons possèdent un éclairage à l'échelle des piétons (de type lampadaire architectural bas ou lampadaire piétonnier). Tout en rehaussant le paysage urbain et l'attrait de la rue, les lampadaires bas sont utiles dans les secteurs fortement achalandés par les piétons comme ceux du territoire audité. Une présence d'arbres créant un peu d'ombre figurait sur un peu plus de la moitié des tronçons, permettant aux piétons de se rafraîchir durant l'été. Parmi les 76 traverses auditées, 59 présentaient des bateaux pavés des deux côtés de la traverse. Parmi celles-ci, 23 traverses présentaient des problèmes aux bateaux pavés (figure 4). Sur un axe routier où circule tout type de piétons, du plus jeune au plus âgé et particulièrement pour les personnes à mobilité réduite, la présence et la fonctionnalité des bateaux pavés sont essentielles.

Une attention particulière à porter aux abords du métro et du train

Étant donné la présence plus importante de piétons autour des gares et des métros, il apparaît essentiel d'y porter une attention particulière. Le métro Côte-Vertu se situe à l'extrémité de la ligne de métro orange. Il dessert entre autres les usagers provenant de l'Ouest-de-l'Île par les nombreux autobus s'y rendant en plus d'être un pôle important avec des autobus provenant des métros Henri-Bourassa et Sauvé (par le biais des autobus 121 et 171 notamment).

Figure 4 : L'intersection de Côte-Vertu et de Cardinal présente une incohérence au niveau des bateaux pavés, comme 22 autres traverses auditées dans le secteur. Ici, le bateau pavé n'est pas aligné avec la traverse piétonne. (Source de l'image : GoogleStreet)



Pour 40 % des traverses auditées, le marquage des traverses piétonnes était peu visible. Pour les lignes d'arrêt, il s'agissait de 58 % des traverses qui présentaient un marquage peu visible. Le marquage aux abords du métro devrait être fait en priorité compte tenu de l'achalandage de piétons (figure 5). Aussi, non loin du métro, à l'intersection des rues Côte-Vertu et de Basile Moreau, le marquage devrait être fait en priorité. À cela s'ajoute le constat qu'il n'y a pas de feu ni même d'arrêt, malgré le fort débit d'automobiles tournant à droite sur la rue Basile Moreau pour atteindre, entre autres, le stationnement du collège Vanier.

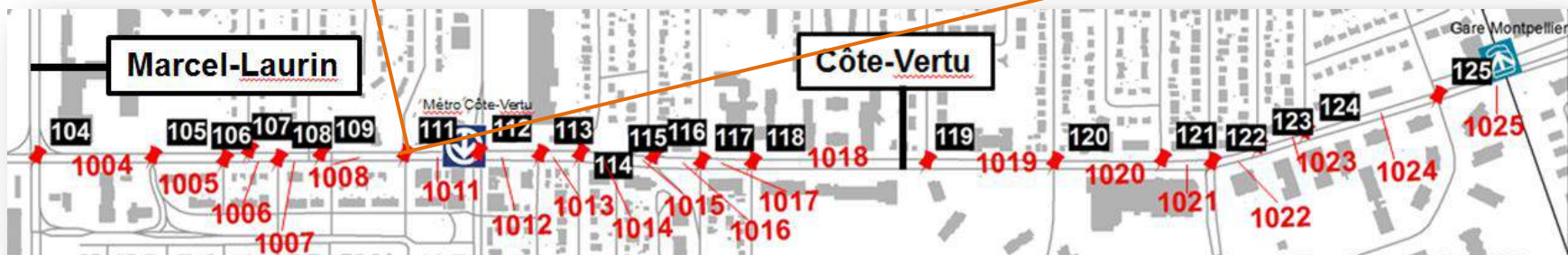
Aux abords du métro, plusieurs interventions faciliteraient les déplacements sécuritaires des piétons. En effet, malgré la mixité des usagers du secteur, plusieurs traverses comportent des panneaux interdisant le passage des piétons. Par exemple, la traverse ouest de l'intersection des rues Côte-Vertu et de Gohier est interdite, bien qu'elle soit bordée de quartiers résidentiels, d'arrêts d'autobus, de restaurants et surtout, de la station de métro (figure 6). L'entrée charretière du McDonald's est située très près de l'intersection et de l'entrée et de la sortie des autobus au terminus Côte-Vertu. Une attention particulière devrait y être portée vu le flot important d'automobiles, d'autobus et de piétons. Les mesures devraient viser la réduction des conflits, de la vitesse et la sécurisation des déplacements des usagers de la route les plus vulnérables, soit les piétons et les cyclistes.



Figure 5: Le marquage à l'intersection de Côte-Vertu et de Gohier est défaillant, pourtant, il se situe directement en face de la station de métro, une traverse achalandée par les piétons.



Figure 6: La traverse ouest de l'intersection de Côte-Vertu et de Gohier est interdite aux piétons à l'instar de l'intersection Côte-Vertu/Saint-Germain pourtant bordée de part et d'autre par des quartiers résidentiels et des arrêts d'autobus. (Source de l'image : GoogleStreet)



Les traverses est et ouest de l'intersection des rues Côte-Vertu et de Décarie comportent des refuges pour piétons. Malheureusement, celles-ci sont aux prises avec de flagrantes problématiques de non-synchronisme des feux piétons de part et d'autre des refuges. Il a été observé que cette configuration favorise la traversée des piétons à des moments interdits (figure 7). De plus, au nord de cette même intersection, on retrouve un refuge surélevé au milieu des bandes parallèles forçant ainsi les piétons à dévier de l'axe de la traverse (figure 8). Cette intersection est particulièrement importante vu la proximité du métro Côte-Vertu et du centre d'achat *Les Galeries Norgate* au nord-est.

La configuration de la traverse ouest de l'intersection Muir/Côte-Vertu semble interdire le passage des piétons, pourtant aucune signalisation ne l'indique. Se situant à proximité de la gare Montpellier et en vue de l'aménagement d'une future place publique au coin nord-est de l'intersection, la configuration de cette intersection pourrait être revue (figure 9).

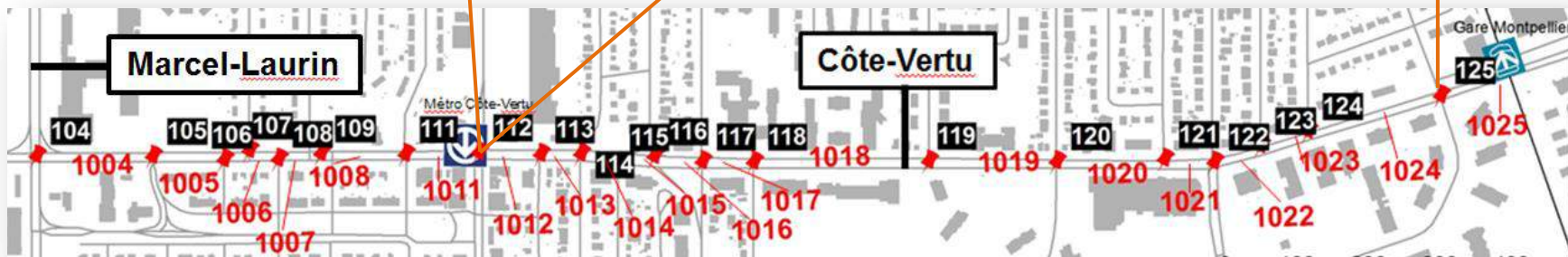
Figure 5 : Le non-synchronisme des deux feux piétons de part et d'autre du refuge de la traverse est de l'intersection Côte-Vertu/Décarie favorise la traversée de piétons à des moments inopportuns. (Source de l'image : GoogleStreet)



Figure 8 : La traverse nord de l'intersection Côte-Vertu/Décarie est marquée par un refuge surélevé au milieu des deux bandes parallèles forçant les piétons à le dévier. (Source de l'image : GoogleSatellite)



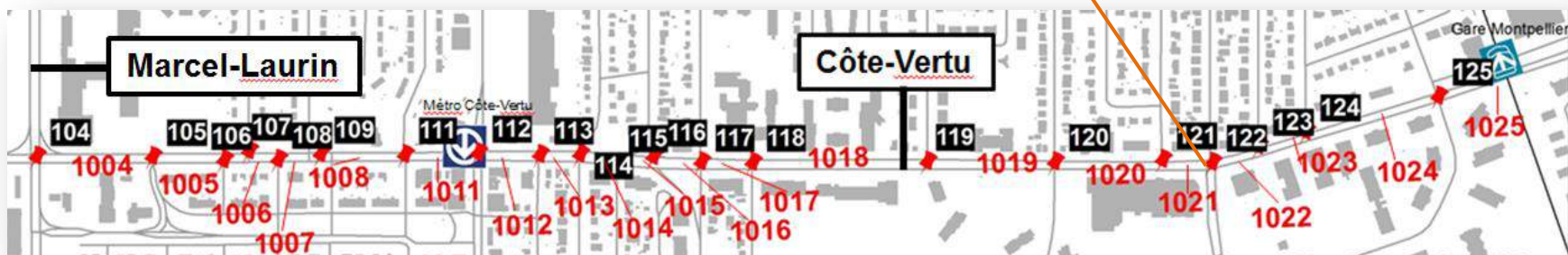
Figure 6 : La traverse ouest de l'intersection Muir/Côte-Vertu, à proximité de la gare Montpellier, ne permet pas le passage des piétons, mais aucun panneau ne l'indique.



Des passages piétons manquants

Près du tiers des traverses auditées n'ont pas de passage piéton marqué au sol. Parmi ceux qui en ont, il s'agit principalement de bandes blanches parallèles. La quasi-totalité des traverses est contrôlée par des feux de signalisation dont les deux tiers possèdent des feux piétons à décompte numérique. Seulement 7 des 76 traverses auditées possédaient des panneaux indiquant de donner priorité aux piétons. Par ailleurs, deux longs tronçons de près de 320 mètres ne permettent pas aux piétons de traverser le boulevard Côte-Vertu. Pour favoriser la traversée des six voies par les piétons, des aménagements devraient être mis en place. Déjà, le quart des traverses présentent, par exemple, des refuges pour piétons (figure 10). Les refuges leur permettent une traversée en deux temps, ce qui peut être très utile pour les aînés et les familles avec jeunes enfants.

Figure 7 : Plusieurs refuges pour piétons sont présents sur les tronçons audités de Marcel-Laurin et de Côte-Vertu comme celui-ci sur la traverse ouest de l'intersection de Montpellier et de Côte-Vertu. Les refuges permettent aux piétons davantage de confort dans la traversée des six voies que composent ces boulevards.



Recommandations

Comme priorisé par l'arrondissement Saint-Laurent dans sa planification stratégique, pour appliquer les principes de développement durable aspirant à une équité sociale, un maintien de l'intégrité de l'environnement et une économie efficiente et innovante, le piéton doit avoir une place équitable parmi les autres usagers de la route. De plus, les bienfaits du transport actif sont reconnus, autant sur la santé, la société et l'environnement. En ce sens, l'arrondissement de Saint-Laurent a tout à gagner à favoriser la marche dans un secteur fortement achalandé où se situe l'extrémité de ligne orange du métro et la gare Montpellier.

La révision du Plan de transport local et la planification d'aménagement de places publiques à proximité du métro Côte-Vertu et de la gare Montpellier constituent des opportunités sans précédent pour inscrire des mesures structurantes pour favoriser le transport actif sécuritaire. Les piétons pourraient ainsi bénéficier des mesures pour assurer le confort, la fonctionnalité et la sécurité de leurs déplacements actifs dans le secteur.

Nous recommandons d'évaluer la possibilité :

- d'intégrer ces recommandations dans la mise à jour du Plan de transport local de Saint-Laurent;
- de revoir le synchronisme des feux piétons à l'intersection des boulevards Côte-Vertu et Décarie afin qu'il permette aux piétons de traverser sans devoir s'arrêter au refuge;
- de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation autour de la future de la place publique située à proximité du métro Côte-Vertu telles que des avancées de trottoirs, des élargissements de trottoirs, des bollards, des bacs à fleurs, des supports à vélo sur rue, etc.;
- de s'assurer que le marquage au sol est visible, surtout aux abords du métro (intersections Gohier/Côte-Vertu et Décarie/Côte-Vertu) et à l'intersection du boulevard Côte-Vertu et de la rue Basile Moreau;
- de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans le cadre de l'aménagement de la place publique à proximité de la gare Montpellier telles que des avancées de trottoirs, des élargissements de trottoirs, des bollards, des bacs à fleurs, des supports à vélo sur rue, etc. et d'assurer une traversée sécuritaire à l'intersection de la rue Muir et du boulevard Côte-Vertu;
- d'améliorer l'état des trottoirs qui ont été qualifiés en faible à moyen (annexe 1), de même que les bateaux pavés problématiques (annexe 2);
- d'aligner les bandes parallèles avec le refuge piéton à la traverse nord de l'intersection des boulevards Côte-Vertu et Décarie;

- de limiter le nombre d'entrées charretières sur le boulevard Côte-Vertu, surtout à proximité des lieux achalandés par les piétons;
- d'ajouter des panneaux et des passages pour piétons marqués au sol notamment sur les deux longs tronçons de près de 320 mètres ne permettant pas aux piétons de traverser sur le boulevard Côte-Vertu;
- de faire en sorte que le feu piéton se déclenche automatiquement pour la traverse sud des boulevards Marcel-Laurin et Côte-Vertu;
- d'ajouter des lignes d'arrêt dans les deux bretelles d'accès de l'intersection des boulevards Marcel-Laurin et Côte-Vertu (il y a actuellement seulement les feux);
- d'installer de l'éclairage à l'échelle du piéton;
- d'ajouter des plantations d'arbres pour améliorer la fraîcheur pour les piétons;
- d'étudier la possibilité de mettre en place un système de vélos en libre-service près du métro Côte-Vertu.

Annexes

Annexe 1 : Bateaux pavés problématiques

Intersections	Traverse	Numéro de l'intersection
Marcel-Laurin/Stationnement2	nord	102
Marcel-Laurin/Stationnement2	est	102
Crevier/Côte-Vertu	est	107
Crevier/Côte-Vertu	sud	108
Cardinal/Côte-Vertu	est	109
Cardinal/Côte-Vertu	sud	109
Gohier/Côte-Vertu	nord	111
Gohier/Côte-Vertu	est	111
Gohier/Côte-Vertu	sud	111
Gohier/Côte-Vertu	ouest	111
Décarie/Côte-Vertu	nord	112
Saint-Germain/Côte-Vertu	est	114
Saint-Germain/Côte-Vertu	sud	114
Saint-Germain/Côte-Vertu	ouest	114
Sainte-Croix/Côte-Vertu	nord	117
Basile-Moreau/Côte-Vertu	sud	118
Dutrisac/Côte-Vertu	nord	119
Dutrisac/Côte-Vertu	est	119
Barré/Côte-Vertu	est	120
Barré/Côte-Vertu	sud	120
Montpellier/Côte-Vertu	nord	122
Montpellier/Côte-Vertu	est	122
Muir/Côte-Vertu	ouest	125

Annexe 2 : Trottoirs qualifiés de faible ou moyen état

Tronçon entre les intersections :	Numéro du tronçon
Marcel-Laurin/Côte-Vertu et Leduc/Côte-Vertu	1004
Buchanan/Côte-Vertu et Crevier/Côte-Vertu	1006
Crevier/Côte-Vertu et Gohier/Côte-Vertu	1008
Gohier/Côte-Vertu et Décarie/Côte-Vertu	1011
Décarie/Côte-Vertu et Ouimet/Côte-Vertu	1012
Sainte-Croix/Côte-Vertu et Basile-Moreau/Côte-Vertu	1017
Basile-Moreau/Côte-Vertu et Dutrisac/Côte-Vertu	1018
Basile-Moreau/Côte-Vertu et Dutrisac/Côte-Vertu	1019